

Trolejbusy pro Stockholm

25.12 2018 16:48, Redakce, Nezařazené

V letech 1941–64 byla ve Stockholmu provozována trolejbusová doprava, která ale byla postupně nahrazena autobusy. Nyní švédská metropole uvažuje o tom, že by se k trolejbusům v jejich moderní podobě tzv. parciálních trolejbusů (s bateriemi) mohla zase vrátit. Důvodem je snaha města elektrifikovat autobusovou síť páteřních linek.

V současné době je ve Stockholmu nasazeno do provozu okolo 1.800 autobusů, které slouží ve městě a nejbližším okolí a obsluhují oblast s cca 2,5 mil. obyvateli. Provoz autobusů je předmětem výběrových řízení a v současné době jsou všechny linky pod dlouhodobými (10letými) smlouvami, takže rychlý přechod k trolejbusům či jiným technologiím v podstatě nepřichází v úvahu. To ale neznamená, že se na ně město nepřipracuje. Proto v průběhu dvou let vznikla rozsáhlá studie, o níž by se mělo od února 2019 diskutovat s politiky a která by se měla stát základem pro časové období let 2024–26, kdy se budou uzavírat nové desetileté smlouvy ve vnitřním městě.

V centru města je nasazováno celkem 108 článkových autobusů na 10 páteřních linek, které mají špičkový interval 3 až 10 minut. Doplňkem je v centru dalších 15 linek se 165 autobusy délek 12 až 18 m. U deseti linek je možné bez větších obtíží zajistit jejich přechod na elektrobusy s pomalým (nočním) nabíjením (*Overnight Charging*), neboť jejich kilometrický výkon je jen okolo 250 km denně. Nutnou podmínkou ale bude zachování nezávislého naftového či plynového topení. U článkových vozů na 10 páteřních linkách to ale není tak jednoduché. Pokud by město chtělo použít pomalé (noční) nabíjení, muselo by si místo 108 autobusů zaplatit min. 140 vozidel. V případě vozidel s příležitostným nabíjením (*Opportunity Charging*) ze stojanů na konečných by se jednalo sice o menší nárůst (117 vozidel), nicméně město nedisponuje potřebným prostorem pro stavbu nabíjecí infrastruktury v daných lokalitách. Proto se jako další varianta zvažují také trolejbusy.

V případě stavby 15 km trati (v obou směrech) by mohly tuto infrastrukturu využívat trolejbusy hned 5 linek, přičemž poměr jízdy pod trolejí by se pohyboval od 32 % do 60 %. Díky tomu by mohla klesnout požadovaná elektrická energie v bateriích vozidel jen na 96 kWh. Proto právě řešení parciálního trolejbusu je v rámci studie považované za nejlepší a doporučené k realizaci. Je však zapotřebí vyřešit, jak by byla při systému vypisování soutěží na jednotlivé linky řešena infrastruktura tratí i vozidel (u trolejbusů je očekávána delší životnost).

Libor Hinčica

Url: Trolejbusy pro Stockholm